

Antrag

der Abg. Boris Palmer u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Lärmbelästigung durch starken Motorradverkehr

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

I

zu berichten,

1. welche Strecken im baden-württembergischen Straßennetz besonders stark von Motorradfahrern genutzt werden;
2. in welchem Umfang Anwohner durch Motorradlärm an diesen Straßen belastet sind, und wie die Landesregierung diese Beeinträchtigung bewertet;
3. welche Auswirkungen der Motorradverkehr auf die Attraktivität von Erholungs- und Tourismusgebieten insbesondere im Schwarzwald und auf der Schwäbischen Alb hat;
4. wie die Landesregierung starken Motorradlärm in dünn besiedelten Gebieten unter Naturschutzgesichtspunkten bewertet;
5. welche Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelästigung durch starken Motorradverkehr die Landesregierung bisher unternommen hat;
6. ob die Landesregierung zeitliche und räumliche Fahrverbote sowie eine Konzentration des Motorradverkehrs auf ausgesuchte Strecken in Erwägung zieht, und welche rechtlichen Möglichkeiten dazu bestehen;
7. ob und welche weiteren Maßnahmen aus Sicht der Landesregierung erforderlich sind;

II.

ein Konzept zur Vermeidung und Reduktion des Motorradlärms vorzulegen.

18. 02. 2004

Boris Palmer, Dr. Witzel, Walter, Dederer, Bauer GRÜNE

Begründung

Motorradverkehr ist häufig erlebnisorientierter Freizeitverkehr. Der individuelle Entfaltungsanspruch von Motorradfahrern konfliktiert häufig mit den Schutzinteressen der Anwohner stark vom Motorradverkehr in Anspruch genommener Straßen, den Erfordernissen des Naturschutzes und den Belangen des Tourismus. Der Staat muss hier begrenzend und ausgleichend wirken. Zahlreiche Klagen über eine Verlärmung vor allem der Täler des Schwarzwaldes mit Zugang zu den Höhenlagen des Schwarzwaldes und von Teilen der Schwäbischen Alb zeigen, dass dieser Interessenausgleich bislang nicht befriedigend geregelt ist. Die Landesregierung ist aufgefordert, dies durch eine entsprechende Konzeption in Angriff zu nehmen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 10. März 2004 Nr. 31–3851.5–06/201 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr im Einvernehmen mit dem Innenministerium, dem Wirtschaftsministerium und dem Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum zu dem Antrag wie folgt Stellung:

I. 1. welche Strecken im baden-württembergischen Straßennetz besonders stark von Motorradfahrern genutzt werden;

Zu I. 1.:

Vorauszuschicken ist zunächst, dass Krafträder nur einen Anteil von 2 bis 3 % der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) aller Fahrzeuge auf Bundes-, Landes-, Kreisstraßen und Ortsdurchfahrten haben. Entsprechend liegt der Anteil von Krafträdern an der Jahresfahrleistung aller Fahrzeuge bei 2 %. Auf Autobahnen liegt der Fahrleistungs- und DTV-Anteil lediglich bei 0,6 %.

Eine Auswertung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2000 in Baden-Württemberg ergibt für Krafträder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV): Autobahnen (343), Bundesstraßen (278), Landesstraßen (136) und Kreisstraßen (68). Zu den von Krafträdern am meisten belasteten Straßen zählen nach der Straßenverkehrszählung 2000 insbesondere folgende Strecken:

- B 33 Konstanz/Kreuzlingen (Grenze CH) DTV 1667
- B 14 zwischen S-Untertürkheim und Fellbach (Kappelbergtunnel) DTV 1303

- B 10 zwischen S-Hedelfingen und ES-Mettingen DTV 1075
- B 10 zwischen ES-Sirnau und Deizisau DTV 1040
- B 462 Ortsumgehung Gaggenau/Ottenau DTV 1024
- L 1187 zwischen S-Vaihingen und S-Heslach (Schattenring) DTV 960
- B 14 zwischen S-Vaihingen und S-Heslach DTV 960
- A 5 zwischen AS Karlsruhe-Mitte und AD Karlsruhe (A 8) DTV 957
- B 36 zwischen Hockenheim und AS Schwetzingen/Hockenheim DTV 947
- B 38A zwischen AS MA-Neckarau und Rheinau DTV 939

Daran wird deutlich, dass die im baden-württembergischen Straßennetz besonders stark von Motorradfahrern genutzten Strecken vor allem in den Verdichtungsräumen liegen. Insbesondere an Wochenenden und Feiertagen und bei schönem Wetter sind bei Motorradfahrern kurvige, bergige, gut ausgebauten Straßen besonders beliebt. Statistisches Material, welche Strecken in Baden-Württemberg in welchem Umfang unter diesen Aspekten von Motorradfahrern genutzt werden, liegen nicht vor.

I. 2. in welchem Umfang Anwohner durch Motorradlärm an diesen Straßen belastet sind, und wie die Landesregierung diese Beeinträchtigung bewertet;

Zu I. 2.:

Konkrete Angaben zur Belastung von Anwohnern, die an besonders stark von Motorrädern befahrenen Strecken leben, liegen der Landesregierung nicht vor.

Außerorts sind Straßenabschnitte mit einer besonderen fahrgeometrischen Ausbildung (enge Kurvenfolge, besondere Steigungsverhältnisse) und weiteren Freizeitmöglichkeiten im näheren Umfeld für Motorradfahrer besonders reizvoll. Die Geräuschemissionen der Motorräder stören und belästigen dort in besonderem Maße, weil sie als Einzelereignis wahrgenommen werden, wie es z. B. beim zügigen Beschleunigen der Motorräder mit einem weithin wahrnehmbaren Geräuschpegel der Fall ist. Außerorts handelt es sich in der Regel um Strecken, deren durchschnittliche Verkehrsbelastung insgesamt niedrig ist und deren maßgebliche Schallmittelungspegel demzufolge relativ gering sind. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben ist die Ausführung baulicher Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzfenster u. a.) dann nicht möglich. Auch innerhalb der Ortsgrenzen spielen Motorräder aufgrund ihres geringen Anteils an der Fahrleistung aller Kraftfahrzeuge bei der Ermittlung des Schallmittelungspegels keine große Rolle.

Allgemeine Aussagen zur Belästigung durch unterschiedliche Fahrzeugarten lassen sich aus einer im Auftrag der Landesanstalt für Umweltschutz durchgeführten Umfrage aus dem Jahr 1999 ableiten, deren Ergebnisse im Rahmen des Lärmkongresses 2000 veröffentlicht wurden (s. Tagungsband „Lärmkongress 2000“, <http://www.lfu.baden-wuerttemberg.de>). Bemerkenswert ist, dass Pkw, Lkw und motorisierte Zweiräder jeweils von rund 11 % der Befragten als hoch belästigend empfunden werden. Der hohe Anteil bei Motorrädern ist erstaunlich, weil diese Fahrzeuge nur einen geringen Anteil am Ge-

samtverkehr haben (siehe I. 1.). Offenbar werden Vorbeifahrten von Motorrädern bewusster wahrgenommen und als störender empfunden als der Pkw- oder Lkw-Verkehr. Bei Befragten aus Orten mit weniger als 20.000 Einwohnern werden Motorräder (11,6 %) eher als Pkw (9,9 %) als Hauptstörer empfunden. In Großstädten sind dagegen Pkw (15,7 %) weit vor Motorrädern (10,4 %) die Hauptstörquelle. Daraus ist die Tendenz zu erkennen, dass bei geringerem Straßenverkehrslärm Motorräder eher als störend empfunden werden, trotz ihres geringen Anteils am Gesamtverkehr.

Pkw und Lkw dominieren bei den Lärmbelastungen an Hauptverkehrswegen, die tags und nachts mehr oder weniger regelmäßig ohne Unterbrechungen gegeben sind. Der Anteil der Motorräder an der Lärmbelastung ist im Jahresmittel relativ gering. Im Einwirkungsbereich von Hauptverkehrsstraßen hört man Motorräder eher selten heraus. Anders ist es jedoch in ruhigen Wohnstraßen und Erholungsgebieten. Hier wird fast jede Vorbeifahrt einzeln wahrgenommen, insbesondere dann, wenn durch unsachgemäße Fahrweise oder manipuliertes Gerät ein breitbandiges Frequenzspektrum mit schnellen Änderungen die Auffälligkeit betont. Dieses Geräuschbild kann sehr belästigend wirken, auch wenn der üblicherweise anzuwendende, über den Tag gemittelte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel unter den Grenzwerten liegt. Im Bewusstsein der Betroffenen bleibt dann das störende Einzelereignis besonders deutlich haften. Die Belastungen werden stärker empfunden, wenn man sich häufiger und länger im Freien aufhält oder die Fenster geöffnet hat und Ruhe sucht.

Auch beim Motorradfahren hängt das Ausmaß der Lärmbelästigung vom Fahrstil ab. Für eine bestimmte Gruppe von Fahrern sind allerdings schnelle Beschleunigungen (Hochziehen der Drehzahlen bis in die Grenzbereiche) mit hörbaren Pegel- und Frequenzänderungen reizvoll, auch oder gerade weil sie durch den obligaten Helm nur vermindert wahrgenommen werden. Bei höheren Drehzahlen steigt die Geräuschentwicklung sehr stark an. Die Erhöhung der Drehzahl von 4.000 auf 8.000 U/min ist mit einem Pegelanstieg um 10 bis 15 dB(A) in wenigen Sekunden verbunden. Diese Fahrweisen werden gern an gut ausgebauten Bergstrecken mit vielen engen, aber übersichtlichen Kurven und anschließenden Geraden gepflegt. Auf besonderen Abschnitten werden „Vorführrfahrten“ mit exzessiv hohen Geschwindigkeiten oder „sportliche Fahrmanöver“ durchgeführt (sog. Applauskurven). Solche Einzelfahrten heben sich akustisch zusätzlich von den übrigen Fahrten ab.

I. 3. welche Auswirkungen der Motorradverkehr auf die Attraktivität von Erholungs- und Tourismusgebieten insbesondere im Schwarzwald und auf der Schwäbischen Alb hat;

Zu I. 3.:

Gemeinden, in denen der Tourismus eine nicht unerhebliche wirtschaftliche Bedeutung aufweist, verfügen in aller Regel über ein Prädikat nach dem Gesetz über die Anerkennung von Kurorten und Erholungsorten (Kurortengesetz). Die Voraussetzungen im Einzelnen, unter denen ein solches Prädikat verliehen wird, sind in den bundeseinheitlich angewandten „Begriffsbestimmungen – Qualitätsstandards für die Prädikatisierung von Kurorten, Erholungsorten und Heilbrunnen“ niedergelegt.

Für die Verleihung sämtlicher Prädikate gelten u. a. die in diesen Begriffsbestimmungen definierten Anforderungen an den Umweltschutz. Der Vermeidung von Straßenverkehrslärm ist hierbei eine besondere Ziffer (1.5.1) gewidmet, die folgenden Wortlaut hat:

„Straßenverkehr

- Verkehrsplanung: Freihaltung des Kurgebietes vom Durchgangsverkehr;
- Bestmögliche Beschränkung des innerörtlichen Ziel- und Quellverkehrs;
- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs mit modernen emissionsarmen Verkehrsmitteln;
- Beschränkung von verkehrsbedingten Lärmimmissionen.“

Der strikten Einhaltung dieser Vorgaben wird in der Praxis großes Gewicht beigemessen.

Sofern nach Verleihung eines Prädikats Anhaltspunkte dafür bekannt werden, dass sich die ursprünglichen Voraussetzungen nachteilig verändert haben, ist zu prüfen, ob und mit welchen Maßnahmen Abhilfe geschaffen werden kann. Ist dies nicht möglich, ist im äußersten Fall die Entziehung des verliehenen Prädikates zu prüfen.

Der Landesregierung sind in den vergangenen Jahren keinerlei Beschwerden bekannt geworden, die den Schluss zulassen, dass in einzelnen Tourismusgemeinden des Schwarzwaldes oder der Schwäbischen Alb Probleme durch Auswirkungen des Motorradverkehrs aufgetreten sind.

I. 4. wie die Landesregierung starken Motorradlärm in dünn besiedelten Gebieten unter Naturschutz Gesichtspunkten bewertet;

Zu I. 4.:

Grundsätzlich stellt die zunehmende Verlärmung der Landschaft insbesondere unter Artenschutz Gesichtspunkten auch ein Naturschutzproblem dar. Quantifizierbare Erkenntnisse über die naturschutzspezifischen Auswirkungen von Motorradlärm in dünn besiedelten Gebieten liegen jedoch nicht vor. Punktuell kann Motorradlärm naturgebundene Erholungsformen wie z. B. Wandern beeinträchtigen, da gerade die für solche Erholungsformen beliebten Landschaften meist auch für Motorradfahrer reizvoll sind und oftmals an Wochenenden häufig besucht werden.

I. 5. welche Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelästigung durch starken Motorradverkehr die Landesregierung bisher unternommen hat;

Zu I. 5.:

Im Rahmen der polizeilichen Verkehrsüberwachung werden Kontrollen von Motorradfahrern schwerpunktmäßig während der Saison im Bereich von bekannten Motorradstrecken bzw. den (über-)örtlichen Treffpunkten durchgeführt. Hierbei richten sich die polizeilichen Maßnahmen primär auf die Bekämpfung der festgestellten Hauptunfallursachen „Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit/nicht angepasste Geschwindigkeit“ sowie „Falsches Überholen“. Seit Frühjahr 2003 wird hierzu auch ein ziviles Video-Motorrad eingesetzt.

Der Feststellung verkehrsrechtlicher Verstöße folgt grundsätzlich eine Anhaltkontrolle. Im Rahmen des verkehrserzieherischen Gesprächs fließen auch Hinweise auf lärm- und umweltschutzrechtliche Aspekte ein.

Sofern entsprechende Erkenntnisse vorliegen, werden regional begrenzt auch gezielt anlassbezogene Kontrollen unter dem Aspekt des „Lärmschutzes“ durchgeführt. Hierbei kommen technische Geräte zur Schallpegelmessung zum Einsatz.

Im Gesamtspektrum der Verkehrsprävention stellt der motorisierte Zweiradverkehr in Baden-Württemberg einen wesentlichen Schwerpunkt dar. Entsprechend wird dieser Bereich – einschließlich des Themenkreises Lärm – auch im Rahmen der landesweiten Verkehrsaufklärungsaktion GIB ACHT IM VERKEHR behandelt und von einer landesweit agierenden Arbeitsgemeinschaft bearbeitet, in der neben der Polizei auch externe Fachleute vertreten sind. Zur Unterstützung der verkehrspräventiven Maßnahmen ist dieses Thema im Internet-Auftritt www.gib-acht-im-verkehr.de differenziert aufgearbeitet und kommt vor Ort durch das Faltblatt „Faszination Motorrad – Reiz mit Risiko“ (derzeit in Überarbeitung) zum Einsatz.

Da Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung vor allem bei direkter und differenzierter Ansprache der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer wirksam sind, nutzt die Polizei neben reinen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen insbesondere Fachmessen, Motorradtreffen, Rundfahrten, Motorradgottesdienste, lokale Treffpunkte an beliebten Motorradstrecken oder auch Sportveranstaltungen, um mit der Zielgruppe auch zur Thematik Lärm ins Gespräch zu kommen. Hierbei wird bereits in der Ansprache die unterschiedliche Mentalität verschiedener Fahrertypen wie Tourer, Sportler, Allrounder, Chopper/Cruiser, Enduro- oder Gespannfahrer berücksichtigt, die sich in unterschiedlichem Fahrverhalten, aber auch in der differenzierten Neigung zu technischen Veränderungen, die oftmals mit einer Lärmverursachung einhergehen, ausdrückt.

Beispielhaft für eine erfolgreiche Präventionsmaßnahme ist die streckenbezogene Schilderserie im Lautertal, Kreis Reutlingen: Das Landratsamt Reutlingen und die Lautertalgemeinden haben im Juni 2003 zusammen mit der Aktion GIB ACHT IM VERKEHR eine dreiteilige Schilderserie entworfen, die im Verlauf des Lautertals dreimal wiederholt aufgestellt wurde, wobei ein Motiv das Motto „Laut ist out!“ beinhaltet.

Darüber hinaus wird in dem Video „...endlich mobil! Motorisiertes Zweirad fahren.“ aus der Videoreihe „Verkehrserziehung im Bild“ bereits in der Altersgruppe der 14- bis 16-Jährigen neben anderen Umweltaspekten auch die Lärmbelästigung durch Mofa, Roller und Leichtkraftrad angesprochen.

Abgesehen von diesen Aktivitäten sind, um sehr starken Motorradlärm zu vermindern oder zu reduzieren, von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden unter Beteiligung der Regierungspräsidien an besonders kritischen Stellen im Straßennetz Verkehrsbeschränkungen folgender Art angeordnet worden:

- a) Nachtfahrverbote, seltener ganztägige Fahrverbote, für Motorräder in den Ortsdurchfahrten von Kur- und Erholungsorten,
- b) Geschwindigkeitsbeschränkungen für Motorräder auf Außerortsstrecken in Erholungsgebieten und
- c) Fahrverbote auf Außerortsstrecken, z. B. Neuffener Steige, Schauinslandaufstieg, sind aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs angeordnet worden – begrenzt auf die Wochenenden in der Sommerzeit. Mit ihnen ist auch eine lärmmindernde Wirkung verbunden.

Auf eine Zusammenstellung aller verkehrsrechtlichen Einzelmaßnahmen muss verzichtet werden, da dies nur über eine unverhältnismäßig aufwändige Befragung aller Straßenverkehrsbehörden möglich wäre.

Unabhängig von streckenbezogenen Verkehrsverboten für Motorräder ist es in jedem Fall sinnvoll, Motorräder auch im Rahmen der periodischen Verkehrsüberwachung mittels Hauptuntersuchungen nach § 29 Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) und durch polizeiliche Verkehrskontrollen auf Einhaltung der in ihrer Betriebserlaubnis genehmigten, von der Europäischen Gemeinschaft (EG) definierten Lärmgrenzwerte zu überprüfen.

Hierzu haben das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen in Arbeitskreisen die Möglichkeiten untersuchen lassen, nach denen eine realistische Nachprüfung der Lärmgrenzwerte im Verkehr befindlicher Motorräder möglich ist. Durch Teilnahme an diesen Arbeitskreisen haben das Ministerium für Umwelt und Verkehr und Praktiker aus der polizeilichen Verkehrsüberwachung des Landes ihre Aspekte und Erfahrungen eingebracht. Die Ergebnisse werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen in der StVZO umgesetzt, indem künftig im Rahmen von Hauptuntersuchungen an Motorrädern auch gezielt deren Lärmemission beurteilt und ggf. gemessen wird („Umweltuntersuchung“).

I. 6. ob die Landesregierung zeitliche und räumliche Fahrverbote sowie eine Konzentration des Motorradverkehrs auf ausgesuchte Strecken in Erwägung zieht, und welche rechtlichen Möglichkeiten dazu bestehen;

Zu I. 6.:

Für großräumige Fahrverbote für Motorräder im Außerortsbereich aus Lärmschutzgründen gibt es keine Rechtsgrundlage. Die Erreichbarkeit aller Orte muss auch durch den Motorradverkehr gewährleistet sein, wenn nicht besondere Gründe vorliegen. Nach § 45 Abs. 1 a Ziff. 4 StVO können zwar Verkehrsbeschränkungen angeordnet werden „in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen ...“, wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.“ Das bezieht sich jedoch nur auf ganz bestimmte, räumlich begrenzte Straßen oder Straßenstrecken, bei denen die Belästigungen durch den Verkehr – hier in erster Linie durch Lärm – auch tatsächlich vorliegen. Zu den im Land getroffenen Maßnahmen wird auf die Antwort zu I. 5. verwiesen.

Eine Belästigung durch den Straßenverkehr ist nach den Lärmschutzrichtlinien gegeben, wenn der Lärmmittelungspegel den Wert von 60 dB(A) nachts oder 70 dB(A) tags in reinen Wohngebieten – das wäre etwa vergleichbar mit Erholungsgebieten – erreicht. Das wird in der Regel durch den Motorradverkehr allenfalls am Straßenrand, jedoch nicht mehr in einiger Entfernung davon – wo z. B. die Wanderwege verlaufen und Erholungseinrichtungen sich befinden – erreicht. Sollten dennoch die Lärmkriterien erfüllt sein, dann kommt aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nur eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Frage; deren Wirkung hängt allerdings stark von der Linienführung der Straße (Kurven, Steigungen) ab. Denn die besondere Lärmentwicklung bei Motorrädern ergibt sich vor allem aus der Fahrweise beim Beschleunigen und Verzögern und weniger aus der Höchstgeschwindigkeit bei konstanter Fahrt.

I. 7. ob und welche weiteren Maßnahmen aus Sicht der Landesregierung erforderlich sind;

Zu I. 7.:

Die bisherigen Maßnahmen (vgl. I. 5.) der Verkehrsüberwachung und der -prävention werden als effizient und ausreichend angesehen. Auch was die Maßnahmen verkehrsrechtlicher Art anbetrifft, wird die Beibehaltung der bisherigen Praxis für ausreichend erachtet, d. h. Anordnung von Fahrverboten in Erholungs- und Kurorten und Geschwindigkeitsbeschränkungen im Außerortsbereich, soweit die örtliche Situation durch die zuständigen Behörden entsprechend beurteilt wird.

Abgesehen davon begrüßt die Landesregierung die aus Sicht des Umweltschutzes sinnvolle Initiative der zuständigen internationalen Gremien, für Motorräder ein weltweit einheitliches Lärm-Messverfahren in Verbindung mit neuen europäischen Lärmgrenzwerten festzulegen. Dies führt zu einer realistischen Beurteilung der Lärmemission neuer Motorräder bei ihrer Typprüfung. Hier sind derzeit von der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) eingesetzte Arbeitskreise mit internationaler Besetzung tätig, die allerdings noch kein Ergebnis veröffentlicht haben. Dieses soll nach Verabschiedung von der EG in die verbindlichen europäischen Typpergenehmigungsvorschriften für Motorräder übernommen werden, auf deren Grundlage eine EG-rechtliche Verschärfung der Lärmgrenzwerte für Motorräder möglich ist. Die Landesregierung unterstützt diese Entwicklung.

II. die Landesregierung zu ersuchen, ein Konzept zur Vermeidung und Reduktion des Motorradlärms vorzulegen.

Zu II.:

Die Landesregierung setzt sich für eine weitere Verschärfung und bessere Überwachung der Lärmgrenzwerte für Motorräder ein. Sie hält davon abgesehen das in Ziffer I dargestellte Instrumentarium für ausreichend, um in Problemgebieten unter besonderer Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Verhältnisse adäquate Lösungen zur Reduktion des Motorradlärms zu erreichen. Die Entwicklung flächendeckender Gesamtkonzepte ist im Hinblick auf die sehr unterschiedlichen Anforderungen des jeweiligen Einzelfalls nicht angezeigt. Dies gilt insbesondere für die Anwendung verkehrsrechtlicher Maßnahmen. Die bestehenden Rechtsvorschriften reichen aus, um an den Brennpunkten des Motorradverkehrs einzugreifen. Eine flächenhafte Anwendung verkehrsrechtlicher Eingriffe ist aus den unter Ziffer I dargelegten Gründen rechtlich nicht zulässig und entspricht nicht den Anforderungen der verkehrlichen Praxis.

Müller

Minister für Umwelt und Verkehr